



**CAMINOS DE ARTE Y PATRIMONIO
A TRAVÉS DEL DUERO**

**BIBLIOTECA 36
ESTUDIO E INVESTIGACIÓN**



**EL CANAL DE CASTILLA (1753-2021). PASADO Y
PRESENTE DE UNA GRAN OBRA HIDRAÚLICA**

Ana B. Martínez García. Patrimonio Inteligente S.L.
Arturo Balado Pachón. Unoveinte S.L.

El Canal de Castilla surgió como solución al aislamiento que sufría Castilla, rodeada de montañas y con una única salida al mar por el Duero, cuya navegabilidad no era posible por las relaciones con Portugal. Así, Castilla se encontraba incomunicada y sin posibilidades de prosperar, hecho que la estaba sumiendo en una posición claramente deficiente con respecto al resto de la nación.

Con el objetivo de paliar esta situación, surgió un movimiento liderado por los hombres que encabezaban las nuevas teorías ilustradas que desde Europa llegaban a España. Les lideraba el marqués de La Ensenada y pusieron en práctica las ideas surgidas en Francia años antes para idear un proyecto de canales navegables que unirían el interior con el mar.

El fin de la incomunicación de Castilla propiciaría el paso de una economía arcaica y básica, propia de Antiguo Régimen y basada en una agricultura tradicional y un mercado de cortas miras, a una economía evolucionada basada en una actividad semi industrial y una ampliación del ámbito comercial de Castilla.

Inicialmente se diseñó un ambicioso proyecto para abrir Castilla al mundo pero que en la práctica resultaba imposible de realizar. El primer propósito

era unir mediante navegación fluvial las localidades de Segovia y Reinosa. Desde esta población se cruzarían las montañas y se llegaría al Cantábrico. (Figura 1).

El plan necesitaba de una gran inversión material, humana y, en definitiva, un gran coste, motivo por el que finalmente no pudo llegar a ejecutarse tal y como se había planteado inicialmente.

Con este sistema se pretendía dar salida a los productos de Castilla y conseguir un abaratamiento en el coste de su transporte. En ese momento, el moverse por caminos que en el momento de cruzar las montañas se convertían en tortuosos y largos llevaba aparejado un enorme incremento en el precio de la mercancía, hasta tal punto que, era más ventajoso adquirir en el norte los productos que llegaban por mar, antes que los procedentes de la meseta.

Jovellanos ilustró bien esta situación en su *Informe de Ley Agraria* de 1795, en el que explicó cómo para Santander era más económico adquirir cereales que *arriben por mar*. Así lo explicó:

... las conducciones por tierra encarecen demasiado los frutos, y todavía en igualdad de precios llegarán más baratos a Santander los granos extranjeros conducidos por agua que los de Castilla por tierra. Aunque la fa-



Figura 1. Plano realizado por Agustín de Betancourt en 1830. (Archivo Cartográfico del Ejército).

nega de trigo se vendiese en Palencia a seis reales, como sucedió por ejemplo en 1757, su precio en Santander sería de veinte y dos reales, sin embargo, de ser el punto más inmediato...Hé aquí lo que basta para justificar la empresa del canal de Castilla, cuando no lo estuviese por el objeto del riego que tanto la recomienda (JOVELLANOS, 1845: 228)

El consejo de los ilustrados que rodeaban a Fernando VI consiguió convencer al rey de la necesidad de actuar si se quería salvar la economía y el progreso de Castilla. El monarca se fijó primero en los canales que ya existían en Europa y vio su utilidad y el beneficio que aportaban; su construcción en Francia había beneficiado enormemente a la economía del país. Las redes de canales habían agilizado enormemente el transporte y el comercio.

El monarca encargó a un ingeniero de origen francés, Carlos Lemaury, gran conocedor de las redes de canales europeas, que, junto al marqués de La Ensenada, recorriera la cuenca del Duero. El propósito era estudiar el terreno, tomar las mediciones necesarias y calcular los posibles inconvenientes que pudieran producirse en el momento de llevar a cabo las obras.

Lemaury planteó, además, tras la inspección del terreno, la posibilidad de que los canales que se construyeran fuera también utilizados para el riego de las tierras. De toda la cuenca del Duero, la comarca de Tierra de campos es la zona más seca y los cultivos se limitaban a cereales por su escasa necesidad de agua; sin embargo, planteó que, si se aprovechaban los canales para irrigar las tierras, podrían incluirse nuevos cultivos que ampliarían la capacidad productiva de la zona.

La elaboración del proyecto requería que fueran varias disciplinas las que se aunaran, pues había que tener en cuenta múltiples variables. Así, Antonio de Ulloa, un capitán de navío participó en el estudio previo y junto a Lemaury avaló la construcción de la red de canales (SOSA WAGNER, 2000: 445).

El siguiente paso de la mano de Antonio de Ulloa fue la elaboración del Proyecto *General de los Canales de Navegación y Riego para los Reinos de Castilla y de León* que presentó a Fernando VI (HELGUERA QUIJADA, 1995: 215). Por su formación, era partidario de que los canales se dedicaran de forma prioritaria a la navegación y así lo plasmó en dicho

documento, dejando de un lado la posibilidad de darle uso como canales de riego.

Finalmente, Ulloa convenció al monarca y su resolución se plasmó en 1758 con la publicación de una *Real Instrucción* en julio que dejaba en un segundo plano el aprovechamiento para el riego. Sin embargo, desde 1769 se realizaron algunos experimentos relacionados con el regadío aprovechando el cauce del canal, al introducir cultivos de regadío en las tierras aledañas (SOSA WAGNER, 2000: 446).

Años después, en 1775, se valoró de nuevo la posibilidad de dar al canal nuevos usos y el italiano Francisco Sabatini, director del Cuerpo de Ingenieros, planteó la explotación industrial del canal, para lo que se instalarían molinos y otras construcciones para aprovechar los saltos de agua de las esclusas. Así, a principios del siglo XIX ya existían en el ramal Norte catorce molinos y dos Reales Fábricas de antes y curtidors en la esclusa séptima, y de papel en las decimoprimera y decimosegunda, continuando la tradición borbónica (*IBIDEM*).

El proyecto del canal como camino navegable incluía la construcción de cuatro canales para unir Reinosa y Segovia.

- canal del Norte, que desde Reinosa llegaría a Calahorra de Ribas cruzando la provincia de Palencia.
- canal de Campos, que desde Calahorra de Ribas llegaría a Medina de Rioseco atravesando la provincia de Valladolid.
- canal del Sur, que comenzaría en las proximidades de Grijota, en El Serrón, e iría hasta la ciudad de Valladolid para desembocar en el Pisuerga.
- canal de Segovia, que tomaría sus aguas del Eresma cerca de la capital y desembocaría en el Duero, en las proximidades de la Cartuja de Aniago (Valladolid).

Además de estos cuatro canales, el propio Lemaury había contemplado la posibilidad de ampliar la red de navegación con la apertura de otros al prolongar el canal de Campos hasta llegar a León y Zamora, y el de Segovia hasta El Espinar.

Con todos estos trazados quedó diseñada una gran red de navegación interior que ponía en comunicación toda Castilla, a los núcleos rurales con los urbanos, facilitando la posibilidad de abrir nuevos mercados con un transporte de mercancías rápido y barato, que podría colocar el excedente agrario castellano en mercados exteriores.

La construcción de los canales llevaba implícita la necesidad de una transformación de las vías de transporte terrestres, como apoyo imprescindible a la navegación. El equipo de ilustrados comandados por el marqués de la Ensenada planteó la transformación de la red de caminos en Castilla con la construcción de dos vías imprescindibles para materializar el fin del aislamiento de la meseta. Por el sur se construyó en 1750 el camino del puerto de Guadarrama que unía las tierras castellanas con Madrid atravesando el Sistema Central, y en 1753 se llevó a cabo la apertura del camino de Reinosa, de doce leguas de longitud, que comunicaba esta localidad con el puerto de Santander. Una *Real Orden* emitida en junio de 1757 implicaba a los Justicias locales en la conservación y reparación de estos caminos, que debía hacerse *con caudales públicos, con la mayor economía y sin hacer vejación a los pobres* (CARRERA PUJAL, 1945:386).

Estos caminos atravesarían las barreras montañosas que aislaban la meseta y facilitarían el transporte del cereal que los canales llevarían hasta ellos, fuera de la meseta.

En 1753 comenzaron las obras de construcción del canal con cargo al erario y que, finalmente, no cumplirían el proyecto completo, si no que las dificultades a las que se fueron enfrentando propiciaron cambios constantes en las obras originalmente diseñadas. (Figura 2)

Su recorrido final es de 207 km que se distribuyen en tres ramales, llamados Norte, Sur y de Campos. Comienza en Alar del Rey, localidad del norte palentino, y culmina en la provincia de Valladolid, tanto en la ciudad de Valladolid como en Medina de Rioseco. Atraviesa también la provincia de Burgos por los términos de Melgar de Fernamental y Castrillo de Riopisuerga. El aporte hídrico procede de dos cauces fluviales, el Pisuegra en el ramal Norte y el Carrión en el de Campos.

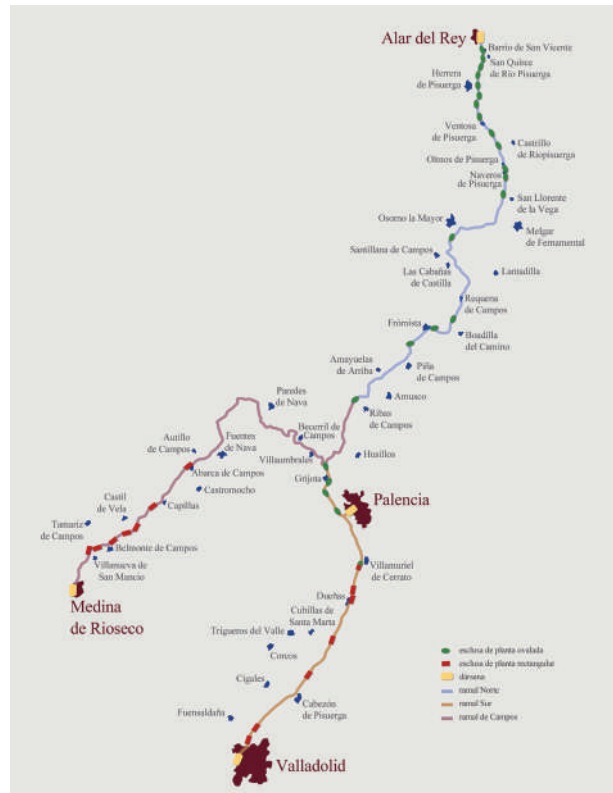


Figura 2. Plano del recorrido final del Canal de Castilla.

La construcción comenzó con el ramal Norte y se dilató desde 1753 hasta 1791. El ramal de Campos entre 1753 y 1849 y el ramal Sur se concluyó en 1835, cuando finalizaron las obras en la dársena de Valladolid.

Las obras comenzaron en 1753 en la localidad palentina de Calahorra de Ribas y desde allí se dirigieron hacia el sur, pero se vio interrumpido muy pronto, tan solo un año después del inicio, cuando sólo se habían construido 28 km entre Calahorra y Sahagún el Real, cerca de Paredes de Nava. La construcción estuvo dirigida por Lemaury y Ulloa. (Figura 3)



Figura 3 Sahagún el Real.

A partir de 1754, ante la disminución del capital aportado, la obra solo pudo centrarse en obras de cantería sobre el tramo ya construido, sin aportar nuevos metros de canal. Esta situación se dilató hasta 1757.

En 1759 llegaron de nuevo aportes de capital del erario que permitieron reanudar las obras, aunque la cantidad fue disminuyendo progresivamente hasta que en 1804 de nuevo tuvieron que paralizarse las obras ante el fin de la aportación del Estado.

La continuación en 1759 se hizo desde el estrecho de Nogales, cerca de Alar del Rey, comenzando así el ramal del Norte que fue concluido en 1791, cuando sus aguas se unieron a las del de Campos, en Calahorra.

En 1789 se decidió continuar las obras por el ramal Sur que llegaría hasta Valladolid. En 1795 ya se había llegado a la ciudad de Palencia. Con la interrupción de las obras en 1804 se habían iniciado los tres canales, pero la zona construida no alcanzaba la mitad del proyecto original. La guerra de la Independencia y la posterior crisis política, económica y social obligaron a paralizar las obras.

Tras la gran dependencia que la construcción del canal había demostrado tener del capital que la monarquía pudiera aportar, y el gran gasto que suponía, el monarca se decidió por una nueva forma de financiar el proyecto traspasando su ejecución a manos privadas. El rey justificó este cambio porque *oído el parecer de personas ilustradas, he visto que los productos del Erario no pueden hacer frente a los muchos gastos que exige el proyecto, y que el único y más conveniente medio de realizarlo será el de una empresa de particulares que tomándolo a su cargo con las condiciones oportunas para la inviolable seguridad de los capitales que se inviertan en la obra y sus ganancias, tenga a su cuidado la administración del establecimiento* (SOSA WAGNER, 2000:447).

Se creó a tal efecto una empresa privada llamada «Compañía del Canal de Castilla» formada por cuatro grandes financieros y políticos conocidos del momento como eran el marqués de las Marismas del Guadalquivir, el marqués de Remisa, el duque de Sotomayor y el político Francisco Javier de Burgos, quien afirmó que el gobierno y su interés en la conclusión del canal *abre cauces para llevar la fecundidad y la vida a las campiñas áridas y para que los*

surquen barcos cargados de los productos del suelo y de la industria. (Figura 4)



Figura 4. Dársena de Alar del Rey.

La compañía se comprometió a finalizar las obras en siete años, y a cambio se le concedió la explotación de todos los aspectos derivados del canal a lo largo de setenta, hasta 1919. En el artículo 14 de la *Real Cédula* se expresó: *tengo a bien ceder el Canal hoy abierto con todas sus esclusas, fuentes, astilleros, almacenes, molinos, batanes, martinetes y en general todas las obras de cualquier clase y denominación por él construidas. Asimismo le cedo las barcas, carros, máquinas y otros enseres de navegación y utilización del Canal, todo ello por tiempo y espacio de ochenta años, contados desde el día en que se den por concluidas las obras.*

Así, la empresa, a cambio de concluir una obra a la que el Estado no podía ya prestar más atención ni apoyo económico, obtuvo el derecho a acaparar todos los beneficios y productos de la explotación del canal, de la navegación, del comercio, de la pesca e incluso del arbolado, pudiendo aprovecharse de la leña, la madera y el carbón de los bosques y montes atravesados por el cauce. También se le concedió otros beneficios para agilizar las obras, como poder contar con presidiarios como mano de obra para los trabajos de construcción del canal, como aquellos que dormían en la cárcel de la dársena de Alar del Rey.

Finalmente se consiguió la finalización de las obras en 1835 con la llegada del agua a Valladolid, por el ramal Sur, y en 1849 a Medina de Rioseco, en el de Campos. Con ello, el 14 de diciembre de 1849 comenzó la explotación del canal en su totalidad. (Figura 5)



Figura 5. Imágenes de la dársena de Valladolid en 2021 y en los años 30 del siglo XX.

El mismo documento que cedía la construcción y la propiedad a la Compañía del canal incluyó que *pasado dicho término, la Compañía devolverá al Estado los edificios y enseres que ahora reciba en el mismo estado en que hoy resulte hallarse con arreglo al inventario que se formará al efecto. Las mejoras o deterioros que haya serán abonados o satisfechos recíprocamente (IDEM: 446 y 447)*, así, la reversión al Estado se produjo en 1919.

La ejecución de la obra fue el resultado de un gran proyecto de ingeniería con soluciones técnicas que para la época fueron grandes avances innovadores; debían conseguir que el agua discurriera por el canal con un caudal uniforme que permitiera la navegación a lo largo de todo el trazado y para conseguirlo fue necesario un gran despliegue técnico con la construcción de presas y retenciones en las cabeceras de los ramales, con acueductos en aquellos puntos donde existían ríos o arroyos cuyo caudal debía continuar su curso, y con esclusas escalonadas en los lugares donde debía salvarse un gran desnivel.

Las primeras obras que se localizaron en las cabeceras de los tres ramales son las retenciones. Se trata de construcciones que mediante un sistema más o menos complejo de compuertas regulan el caudal

de agua que se precisa en cada momento. Se construyeron cuatro retenciones, dos en la cabecera del ramal del Norte y las otras dos en el de Campos.

Las cabeceras de los ramales Norte y de Campos también requerían presas para elevar el nivel del agua y dirigirla hacia el cauce del canal o darle continuidad. En las presas se igualaba el nivel del canal con el del río que éste cruzaba, de forma que fuera posible la navegación por esos puntos.

La primera presa en construirse es la que se hizo sobre el río Carrión en Calahorra de Ribas, en 1753. La de mayores dimensiones es la de San Andrés, sobre el Pisuega, cuando ambos cauces se juntan en las cercanías de Herrera de Pisuega. Comenzó a ejecutarse en 1761 y es una de las obras de ingeniería más importante de las realizadas en la segunda etapa de construcción, cuando la empresa privada se encargó de la ejecución.

Pero sin duda, la obra más impresionante del canal y la más conocida es la esclusa. Son balsas que unen dos tramos del canal que se encuentran a diferente nivel, insalvable para una embarcación. En ocasiones el desnivel era tan grande que las esclusas se duplican, triplican o cuadruplican.

Se llegaron a construir cuarenta y nueve esclusas de las que veinticuatro están en el ramal Norte y salvan un desnivel de 85 m; el ramal Sur cuenta con diez esclusas que salvan 63 m y el de Campos tan solo tiene siete esclusas pues el desnivel era de tan solo 21 m.

A lo largo del Canal de Castilla se pueden ver dos tipos de esclusas, (Figuras 6 y 7) de planta ovalada o rectangular, diferencia que responde al momento de ejecución. Las más antiguas, las del ramal Norte, fueron construidas cuando las obras las ejecutaba el Estado y tienen forma ovalada, con una longitud de 30 m y una anchura máxima de 10 m, lo que permitía que dos barcazas se encontraran en la esclusa, una en cada sentido, y pudieron cruzarla de forma simultánea.



Figura 6. Esclusa 9 del ramal Norte.

En la ejecución de las obras por parte de la Compañía, las esclusas se construyeron con forma rectangular con una anchura de apenas 5 m y la misma longitud de 30 m; se localizan en los ramales Sur y de Campos, la zona meridional del canal. Fueron diseñadas para que se usaran por una única barca cada vez; la ventaja, comparándolas con las más antiguas, residía en que el llenado y vaciado era mucho más rápido, por lo que la navegación se agilizaba.



Figura 7. Esclusa 40 del ramal Sur.

Es en la localidad de Frómista donde se encuentra el conjunto de esclusas más destacado, pues se construyeron cuatro que salvaban los 14 m de desnivel.

Son grandes construcciones pétreas, realizadas con bloques bien tallados y de gran tamaño. Su funcionamiento se basa en la manipulación de las compuertas mediante un sistema de guillotina, que, de forma manual, abría o cerraba las compuertas, permitiendo así el paso del agua. Hoy aún se conservan las piedras calizas que sustentaban estas guillotinas, y en ocasiones incluso, se localizan aún en su lugar original. Cuando el canal se cerró a la navegación, muchas de estas compuertas eran metálicas y algunas incluso se condenaron, por lo que la posibilidad de atravesarlas en barco se perdió para siempre. Sin embargo, el fin de la navegación no condenó estos espacios ya que desde 1920 se venía aprovechando el agua para el regadío de los campos del entorno (MOISÉN GUTIÉRREZ, 2014:32).

Los escluseros al ver aproximarse las barcazas desenganchaban a las mulas primero, para después manipular manualmente las compuertas de las esclusas. Si el recorrido era aguas arriba, la barcaza se introducía en la esclusa y después ésta se llenaba abriendo la compuerta de aguas arriba; la barca ascendía así hasta el nivel del tramo alto. Si el desplazamiento era aguas abajo, después de desenganchar a las mulas de tiro, se realizaba la operación al revés; se abría la compuerta aguas abajo para vaciar el vaso y que el nivel bajara.

Los ramales concluyen en unos amplios espacios llamados dársenas. Los tres ya mencionados, más un pequeño ramal conocido como El Ramalillo, de apenas 1 km de longitud que desde el Canal Sur se desarrolla hasta Palencia, terminan en las cuatro dársenas del canal de Castilla; Alar del Rey, Palencia, Valladolid y Medina de Rioseco.

Están construidas en piedra y era donde se realizaban las actividades de carga y descarga de las mercancías en las barcazas. Se convirtieron en verdaderos espacios semi industriales con extensos muelles de sillares en torno a los cuales se levantaban distintos almacenes que, en algunos casos, se elevaban sobre el mismo borde del canal para facilitar la carga y descarga directa de mercancías.

Eran también los lugares donde se reparaban las barcazas y por ello las dársenas contaban con las instalaciones necesarias para ello. Así, en Valladolid se construyó un dique seco en 1845 donde se arreglaban los desperfectos de los barcos y también los talleres donde se producían las partes metálicas necesarias para mantener las compuertas.

Otro elemento importante del Canal son los leguarios, indicadores de piedra caliza que marcan las distancias que hay a los distintos extremos del cauce. Son todos similares formados por un prisma de piedra caliza que se apoya en otro más ancho y los remata una piedra troncopiramidal. Se conservan solo cinco ejemplares y todos ellos en el Ramal Sur, motivo por el que deducimos que solo fueron colocados en este tramo y de manos de la compañía privada, artífice de este ramal. (Figura 8)



Figura 8. Leguario en el ramal Sur en Dueñas.

Las distancias eran expresadas en leguas castellanas (4,19 km) y aparecían como inscripciones en las diferentes caras del prisma marcando las distancias a Valladolid, Alar del Rey y Medina de Rioseco, las tres cabeceras de los distintos ramales.

El transporte se realizaba en barcazas que eran tiradas por mulas y que tardaban seis días en desplazarse entre Alar y Valladolid. Estas caballerizas avanzaban por los caminos de sirga, que discurrían paralelos al cauce, uno a cada lado. Las mulas, que tiraban de los barcos con maromas o sirgas, se desplazaban por un único camino, el próximo al sentido de la marcha, de forma que pudieran cruzarse dos barcos que navegaran en distinto sentido.

La navegación solo se realizaba de día y al caer el sol las barcas se detenían y las caballerizas eran desenganchadas para que descansaran. Lo hacían en las cuadras que se construyeron junto a las viviendas de los escluseros; unos pequeños edificios destinados a dar cobijo a estos animales. (Figura 9)



Figura 9. Barca de visita atravesando una esclusa (Archivo de la Confederación Hidrográfica del Duero-CCHFRN078).

La existencia de las mulas era vital para que el transporte fluvial se realizara. La cantidad de animales en cada viaje variaba según el sentido de la marcha y el peso de la carga. Así, si las barcazas iban cargadas y el recorrido era aguas arriba, eran necesarios tres animales, mientras que, si el sentido era el contrario, se enganchaban dos. En el caso de que los barcos no llevaran cargas, en cualquiera de los dos sentidos, con una mula era suficiente (SOSA WAGNER, 2000: 449).

En 1849, año de finalización del canal, navegaban 130 barcazas, tanto pertenecientes a manos privadas como a la compañía. Con los tres ramales ya en funcionamiento, llegaron a surcar el canal hasta 365 barcas, de las que el 82 % eran particulares (LÓPEZ LINAJE, 1985: 161). En 1919, el año de la reversión del canal al Estado, solo navegaban 10

barcazas y la última llegó a la dársena de Valladolid en 1959.

La tipología de las barcazas que recorrían el canal experimentó una evolución a lo largo del tiempo. Así, las más antiguas, las del siglo XIX, estaban realizadas en madera, mientras que ya desde el siglo XX, se hicieron en hierro e incluso alguna se construyó en hormigón.

Existían varios tipos de embarcaciones que dependían del uso al que estaban destinadas y de la cantidad de mercancía que transportaban. Además de las destinadas al transporte de mercancías, estaban las denominadas *bateas de material* que podían transportar hasta 30 toneladas y desde Valladolid recorrían el canal con los materiales necesarios para llevar a cabo las reparaciones que requiriera la infraestructura del canal.

En cuanto al transporte de mercancías, se hacía en barcazas de diferentes dimensiones. Existían tres tipos, según su capacidad de carga. La llamada *Española* era la de menor tamaño, ya que solo podía cargar cuatro toneladas. Sus dimensiones eran 14/15 m de eslora y 3,5 m de manga máxima. Mucho mayores eran la *Alemana*, que cargaba 40 toneladas y la *Francesa*, con 55 toneladas. Además, existía otra embarcación, conocida como *de visita*. En ella se trasladaban los directivos del canal cada año, recorriendo el trazado para comprobar que se encontraba en buen estado. Se movían tiradas por otro barco que tenía motor y se decoraban profusamente.

El viaje transportando mercancías desde Valladolid hasta Alar, de extremo a extremo, tenía una duración de seis días. En cada barcaza iban dos personas, el que se encargaba de manejar el timón y el que cuidaba las caballerías, las alimentaba y desenganchaba por la noche (la información sobre los tipos de barcazas nos fue facilitada por Emiliano Hinojal, el último de los barqueros del canal de Castilla, recientemente fallecido).

El Canal de Castilla, como ya se ha dicho, discurre por las provincias de Palencia, Valladolid y Burgos, siendo esta última por la que menos distancia recorre de su trazado. De los 75 km totales del ramal Norte apenas poco más de 10 están incluidos dentro de la provincia burgalesa. En concreto se sitúa en los términos municipales de Castrillo de Riopisuerga por el que discurre unos 600 m y unos 10 km en el de Melgar de Fernamental que incluye

la propia localidad de Melgar y la de San Llorente de la Vega. (Figura 10)

Se trata de una zona fronteriza con la de Palencia en la que el Canal va de una a otra merced a la división provincial de 1835, pero cuya delimitación no debió ser siempre así, pues en el mapa de la provincia de Palencia de 1782, (Figura 11) las tres localidades (Castrillo, San Llorente y Melgar) aparecen dentro de esta última, así como la totalidad del ramal Norte del Canal de Castilla. En Melgar el apelativo Fernamental aparece sustituido por el de Suso, su denominación tradicional desde la Edad Media. Sabemos además que San Llorente de la Vega perteneció aun a la provincia de Palencia hasta 1979, cuando pasa a ser una pedanía de Melgar.

Se trata de un pequeño tramo pero en el que se incluyen algunos de los elementos más significativos de las primeras fases de la construcción de esta obra de ingeniería hidráulica.



Figura 10. Tramos del Canal de Castilla que discurren por la provincia de Burgos.

En Castrillo de Riopisuerga se conserva la denominada esclusa 10 del ramal Norte. Se trata de una esclusa de la primera etapa constructiva y, por lo tanto, de planta ovalada, levantada en piedra arenisca que aún está en pie el puente de comunicación entre ambas orillas. (Figuras 12 y 13)

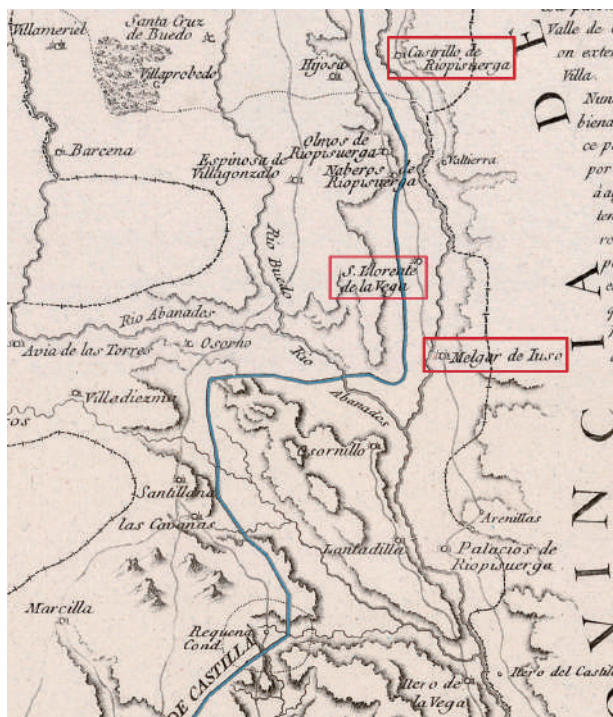


Figura 11. Mapa de la provincia de Palencia de 1782.



Figura 12. La esclusa 10 en Castrillo de Riopisuerga.

De ella Jovellanos nos cuenta que en septiembre de 1791 hay «otro acueducto y su molino harinero frente a Castrillejo» (JOVELLANOS, 1915: 41). El acueducto citado es un pequeño paso elevado sobre el arroyo llamado de *La Talda*.

El molino se convirtió en fábrica de harinas en la década de 1860 incendiándose completamente en 1932. Actualmente no queda nada de estas instalaciones industriales ni de la caseta del guarda de la esclusa, que había sido reconstruida en ladrillo en 1926.

En la actualidad no queda nada. Tampoco quedan restos de la casa del esclusero que se ejecutó en 1926 para reemplazar a la que había de adobe y tapial.



Figura 13. Puente de la esclusa 10 en Castrillo de Riopisuerga.

En San Llorente de la Vega nos encontramos con la esclusa 14. Como la de Castrillo, ésta es una obra de la primera fase y presenta la típica planta ovalada que acompaña a estas construcciones, aunque aquí la piedra utilizada es caliza. Las viejas compuertas, inutilizadas en los años 60 del siglo XX, han sido recuperadas con la instalación de unas nuevas metálicas que hacen completamente funcional esta esclusa.

El antiguo molino harinero, citado ya en 1791 (IBIDEM: 41), fue reconvertido en central eléctrica en 1920, continuando actualmente con ese uso. La vivienda-almacén del esclusero se construyó entre 1927 y 29 sobre otra precedente. Tiene dos plantas y cuadra para las mulas y ha sido rehabilitada, (Figura 14)



Figura 14. El puente y la casa del esclusero de la esclusa 14 en San Llorente de la Vega.



Figura 15. Puente de Carrecalzada con dibujo de su diseño original.

Siguiendo el sentido de las aguas del Canal, encontramos el paraje de Carrecalzada, donde atraca el barco San Carlos de Abánades de la Diputación de Burgos, junto a un antiguo almacén rehabilitado como complejo hostelero. Y muy cerca el majestuoso puente de Carrecalzada, el primero de grandes dimensiones que se construye en el trazado del Canal de Castilla durante el siglo XVIII y que servirá de modelo para otros muchos de los que se instalen en su trayecto. (Figura 15)

Muy cerca del puente se encuentra la Almenara (caseta para distribuir agua para el riego) de Abánades, una estructura de sillaría de planta cuadrada y cúpula de ladrillos realizada ya en el siglo XVIII. Estas construcciones, que jalonan su trazado, demuestran la preocupación de las gentes de la Ilustración que planificaron el Canal, por conseguir optimizar el esfuerzo de su construcción con su utilización también para la puesta en regadío de los terrenos que atravesaba. (Figura 16) E inmediato a ella se localiza el derrame de Abánades, una salida de emergencia del agua, hacia el río Valdavia, para la prevención de avenidas.



Figura 16. Almenara de Abánades.

No muy lejos se encuentra el último de los elementos construidos en la provincia de Burgos que vamos a analizar, el imponente acueducto de Abánades que salva el río Valdavia. Fue proyectado por Fernando de Ulloa y construido entre 1775 y 1780. Consta de 5 ojos de 12 metros de luz cada uno construidos con cinco bóvedas de cañón. La fábrica es de sillares de traza muy cuidada y destaca el pretil y las aletas laterales. Su longitud total es de 53,95 m y permite el discurrir del canal y de los dos caminos de sirga. (Figuras 17 y 18)



Figura 17. Vista, aguas abajo del Valdavia, del Acueducto de Abánades.

De forma paralela a la construcción del Canal de Castilla, se desarrolló una política de colonización y establecimiento de nuevas poblaciones, relacionadas con las necesidades de ejecución, mantenimiento y atención a las infraestructuras del propio canal. Juan de Homar, uno de los ingenieros que participó en el cartografiado y la dirección de las obras del canal, consideró que, en el caso concreto del puente-acueducto de Abánades, se podían combinar el objetivo colonizador con el de asegurar el mantenimiento de las obras hidráulicas, apoyando calurosamente la idea de repoblar los tres despoblados medievales de *Abánades* (los *de Suso*, *Yuso* y el *de Enmedio*), con la fundación de un nuevo enclave al que se le dio el nombre

de San Carlos el Real de Abánades, pensando que se desarrollaría pujante y próspero.



Figura 18. Tablero del Canal de Castilla sobre el Acueducto de Abánades.

Sin embargo, la repoblación de esta zona fue un fracaso, en parte por la oposición y hostigamiento de los vecinos de Melgar, que consideraban que la nueva población mermaba su término y riqueza. Esto queda demostrado en el plano de un pleito de amojonamiento conservado en la Real Chancillería de Valladolid, que se encabeza con la frase «Plano que demuestra el amojonamiento entre los despoblados de los Abanades con las villas de Osorno, Osornillo, Melgar de Fernamental, Despoblado de Quintanilla, Sn. Llorente de la Vega y Olmos de Rio Pisuergra (...) 1: Los Abanades de Yuso, Abanades de Enmedio y Abanades de Suso Estaban poblados e independientes de Melgar de Fernamental y apeados por de Behetria en el año 1352 (...)». (Figura 19)

En dicho plano aparece recogido el siguiente texto: «Parage donde se principiò la nueva poblacion de los Abánades que por orden de Su Majestad se titula Abánades el Real, situada en terreno que com-»



Figura 19. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid 1801. «Mapa de la zona regada por el río Abanades, que comprendía los despoblados de Abanades, junto a Melgar de Fernamental (Burgos)». ES.47186. ARCHVI/PLANOS Y DIBUJOS DESGLOSADOS, 221.

pró la Real Hacienda al tiempo de construir el Puente Agüeducto, como igualmente el que ocupa su pequeña iglesia ya Parroquia cuyo título es San Carlos y su Majestad se nombró su patrono, y en el día solo consta de cinco familias pues aunque ha habido proporción para otras que no tenían domicilio formal por seguir los trabajos de estas obras, se han retraído de establecerse allí por la incertidumbre de su arraigo, y persecuciones de la Villa de Melgar». Este último párrafo hace clara referencia a las acciones que Melgar de Fernamental estaba ejerciendo para impedir que prosperase el asentamiento.

En el mismo proceso de 1801 se adjunta otro plano que contiene una planta de la nueva población de San Carlos el Real de Abánades. En el mismo podemos ver (Figura 20) cómo en esa fecha se encontraban ocupadas cuatro de sus viviendas (estaban proyectadas otras tres), además de un mesón, horno, fragua e iglesia.



Figura 20. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid 1801. DETALLE «Plano de una zona regada por el río Abanades (Palencia) en la confluencia con un ramal del Canal de Castilla» ES. 47186. ARCHIVO/PLANOS Y DIBUJOS DESGLOSADOS, 222.

De esta nueva aldea, surgida por las necesidades del Canal, no queda hoy rastro como también fueron desapareciendo el resto de las poblaciones de nueva creación que surgieron a sus orillas (Sahagún el Real, Barrialba, Nestar, Quintanilla la Real o Calahorra de Ribas, entre otras). De todas ellas solo ha subsistido Alar del Rey, donde el Canal de Castilla toma sus aguas del Pisuerga e inicia su camino hacia el sur.

BIBLIOGRAFÍA

CARRERA PUJAL, J. (1945): *Historia de la economía española*, tomo III. Barcelona.

HELGUERA QUIJADA, J. (1995): «Antonio de Ulloa en la época del Marqués de la Ensenada: del espionaje industrial al Canal de Castilla (1749-1754)» en M. Losada y C. Varela (editores) *Actas del II centenario de Don Antonio de Ulloa*: 197-218.

JOVELLANOS, G. M. (1915): «*Diarios (Memorias íntimas)*. 1790-1801». Madrid

LÓPEZ LINAJE, J. (1985): «Canal de Castilla: El recuerdo de un sueño ilustrado», en *Publicaciones de la Institución Tellez de Meneses*, 52: 153-171

LLORENTE RUESGA, J. (2004): «*El Canal de Castilla: un plan regional*». Valladolid, Junta de Castilla y León.

MOISÉN GUTIERREZ, J. L. (2014): «El Canal de Castilla y la vertebración del sistema de transporte en torno a su ramal norte (1750-1936)», *Transportes, Servicios y Comunicaciones*, 27: 12-36.

SOSA WAGNER, F. (2000): «El canal de Castilla: alba y aflicción de una obra pública», en *Revista de Administración pública*, 153.

REPRESA FERNÁNDEZ, M^a. F. y HELGUERA QUIJADA, J. (1993): «La evolución del primer espacio industrial de Valladolid: La dársena y el derrame del Canal de Castilla (1836-1975). Un ensayo de arqueología industrial.». *Anales de estudios económicos y empresariales*, 7: 321-352.

VVA, (1998): *Grabados y litografías*. Valladolid.



Aranda de Duero
2021

